ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ
ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

3 Αυγούστου 2016 | ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ | Αρ. Φύλλου **140**

ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘΜ. 77

Κύρωση τροποποιήσεων του Παραρτήματος της Διεθνούς Σύμβασης «περί ασφαλείας της ανθρωπίνης ζωής εν θαλάσση, 1974» (SOLAS), η οποία κυρώθηκε με το νόμο 1045/80 (Α΄95), ως αυτές υιοθετήθηκαν την 21η Νοεμβρίου 2014 με την απόφαση MSC. 380(94) της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) και ρύθμιση θεμάτων ασφάλειας των πλοίων, των εργαζομένων και του φορτίου.

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ**

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις:

α) των παραγράφων 2 και 3 του άρθρου 12 του ν. 1045/1980 «Περί Κυρώσεως της υπογραφείσης εις Λονδίνον Διεθνούς Συμβάσεως Περί Ασφαλείας της Ανθρωπίνης Ζωής εν Θαλάσση, 1974 και Περί Άλλων Τινών Διατάξεων» (Α'95), όπως η παρ. 2 αντικαταστάθηκε με το άρθρο πέμπτο του ν. 2208/1994 (Α'71).

β) του ν.δ. 187/1973 «Περί Κώδικος Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου» (Α'261), όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει,

γ) Το ν. 1757/1988 «Κύρωση της Διεθνούς Σύμβασης για Ασφαλή Εμπορευματοκιβώτια και άλλες διατάξεις» (Α΄ 37),

δ) του ν.4150/2013 «Ανασυγκρότηση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και άλλες διατάξεις» (Α΄ 102), όπως ισχύει,

ε) της παραγράφου 3α του άρθρου 20 και της παραγράφου 3β του άρθρου 61 του π.δ. 103/2014 «Οργανισμός Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου» (Α΄ 170),

στ) του άρθρου 2 του π.δ. 70/2015 «Ανασύσταση των Υπουργείων Πολιτισμού και Αθλητισμού, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων. Ανασύσταση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και μετονομασία του σε Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής. Μετονομασία του Υπουργείου Πολιτισμού, Παιδείας και Θρησκευμάτων σε Υπουργείο Παιδείας, Έρευνας και Θρησκευμάτων, του Υπουργείου Οικονομίας, Υποδομών, Ναυτιλίας και Τουρισμού σε Υπουργείο Οικονομίας, Ανάπτυξης και Τουρισμού και του Υπουργείου Παραγωγικής Ανασυγκρότησης, Περιβάλλοντος και Ενέργειας σε Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας. Μεταφορά Γενικής Γραμματείας Βιομηχανίας στο Υπουργείο Οικονομίας, Ανάπτυξης και Τουρισμού» (Α΄114),

ζ) του π.δ. 73/2015 «Διορισμός Αντιπροέδρου της Κυβέρνησης, Υπουργών, Αναπληρωτών Υπουργών και Υφυπουργών» (Α΄ 116),

η) του άρθρου 90 του «Κώδικα νομοθεσίας για την Κυβέρνηση και τα Κυβερνητικά Όργανα» που κυρώθηκε με το άρθρο πρώτο του π.δ. 63/2005 (Α΄ 98),

θ) της υπ' αριθ. 107837/2015 απόφασης του Πρωθυπουργού και του Υπουργού Οικονομίας, Ανάπτυξης και Τουρισμού «Ανάθεση αρμοδιοτήτων στην Υφυπουργό Οικονομίας Ανάπτυξης και Τουρισμού, Θεοδώρα Τζάκρη» (Β΄ 2280),

ι) του άρθρου 49, παρ. 3, εδάφιο (δ) του π.δ. 116/2014 «Οργανισμός του Υπουργείου Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας» (Α΄ 185).

2. Την υπ' αριθ. ΔΠΠ 1418/2016 απόφαση του Υπουργού και της Υφυπουργού Οικονομίας, Ανάπτυξης και Τουρισμού «Ενσωμάτωση στο εθνικό δίκαιο της Οδηγίας 2014/32/ΕΕ σχετικά με τα Όργανα μέτρησης και της Οδηγίας 2015/13/ΕΕ σχετικά με το πεδίο τιμών παροχής υδρομέτρων» (Β΄ 1231).

3. Την υπ' αριθ. ΔΠΠ 1417/2016 απόφαση του Υπουργού και της Υφυπουργού Οικονομίας, Ανάπτυξης και Τουρισμού «Ενσωμάτωση στο εθνικό δίκαιο της Οδηγίας 2014/31/ΕΕ σχετικά με τα μη αυτόματα όργανα ζύγισης» (Β΄1230).

4. Την υπ' αριθ. Α2-718/28.07.2014 απόφαση του Υφυπουργού Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας «Κωδικοποίηση Κανόνων Διακίνησης και Εμπορίας Προϊόντων και Παροχής Υπηρεσιών (Κανόνες ΔΙ.Ε.Π.Π.Υ.)» (Β΄2090).

5. Το γεγονός ότι από τις διατάξεις του παρόντος δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού.

6. Την αριθ.153/2016 γνωμοδότηση του Συμβουλίου της Επικρατείας και μετά από πρόταση των Υπουργών Εξωτερικών, Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και της Υφυπουργού Οικονομίας, Ανάπτυξης και Τουρισμού, αποφασίζουμε:

ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ

Άρθρο 1

1. Κυρώνονται οι υιοθετηθείσες, την 21η Νοεμβρίου 2014 από την Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού με την απόφαση MSC.380(94), τροποποιήσεις του Κεφαλαίου VI του Παραρτήματος της Διεθνούς Σύμβασης περί ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής εν θαλάσση (SOLAS), 1974, η οποία κυρώθηκε με το ν.1045/1980 (Α΄95), όπως τροποποιήθηκε και ισχύει.

2. Το κείμενο της απόφασης MSC.380(94) της Επιτροπής, Ναυτικής Ασφάλειας παρατίθεται ως ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ σε πρωτότυπο στην αγγλική γλώσσα και μεταφρασμένο στην ελληνική γλώσσα και στο ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ του παρόντος διατάγματος παρατίθενται οι διατάξεις που τίθενται συμπληρωματικά για την εφαρμογή της απόφασης.

3. Σε περίπτωση αντίθεσης μεταξύ του αγγλικού και του ελληνικού κειμένου των τροποποιήσεων που κυρώνονται με το παρόν διάταγμα, κατισχύει το αγγλικό.

ΜΕΡΟΣ Α
(Αγγλικό Κείμενο)
Resolution MSC. 380(94)
(adopted on 21 November 2014)

AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA (SOLAS), 1974, AS AMENDED

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,
RECALLING Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

RECALLING ALSO article VIII(b)(vi)(2) of the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974 ("the Convention"), concerning the amendment procedure applicable to the annex to the Convention, other than to the provisions of chapter I,

HAVING CONSIDERED, at its ninety-fourth session, amendments to the Convention, proposed and circulated in accordance with article VIII(b)(i) thereof,

1 ADOPTS, in accordance with article VIII(b)(iv) of the Convention, amendments to the Convention, the text of which is set out in the annex to the present resolution;

2 DETERMINES, in accordance with article VIII(b)(vi)(2)(bb) of the Convention, that the said amendments shall be deemed to have been accepted on 1 January 2016 unless, prior to that date, more than one third of the Contracting Governments to the Convention or Contracting Governments, the combined merchant

fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have notified to the Secretary General of the Organization their objections to the amendments;

3 INVITES SOLAS Contracting Governments to note that, in accordance with article VIII(b)(vii)(2) of the Convention, the amendments shall enter into force on 1 July 2016 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4 REQUESTS the Secretary-General, for the purposes of article VIII(b)(v) of the Convention, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the annex to all Contracting Governments to the Convention; and

5 ALSO REQUESTS the Secretary-General to transmit copies of this resolution and its annex to Members of the Organization which are not Contracting Governments to the Convention.

ANNEX
AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA (SOLAS), 1974, AS AMENDED

CHAPTER VI
CARRIAGE OF CARGOES AND OIL FUELS

Part A
General Provisions

Regulation 2 – Cargo information

2 The following new paragraphs 4 to 6 are added after existing paragraph 3:

"4 In the case of cargo carried in a container[1], except for containers carried on a chassis or a trailer when such containers are driven on or off a ro-ro ship engaged in short international voyages as defined in regulation III/3, the gross mass according to paragraph 2.1 of this regulation shall be verified by the shipper, either by:

.1 weighing the packed container using calibrated and certified equipment or

.2 weighing all packages and cargo items, including the mass of pallets, dunnage and other securing material to be packed in the container and adding the tare mass of the container to the sum of the single masses, using a certified method approved by the competent authority of the State in which packing of the container was completed.

5 The shipper of a container shall ensure the verified gross mass[2] is stated in the shipping document. The shipping document shall be:

.1 signed by a person duly authorized by the shipper; and

.2 submitted to the master or his representative and to the terminal representative sufficiently in advance, as required by the master or his representative, to be used in the preparation of the ship stowage plan.[3]

6 If the shipping document, with regard to a packed container, does not provide the verified gross mass and the master or his representative and the terminal representative have not obtained the verified gross mass of the packed container, it shall not be loaded on to the ship.

1 The term "container" should be considered as having the same meaning as defined and applied in the International Convention for Safe Containers (CSC), 1972, as amended, taking into account the Guidelines for the approval of offshore containers handled in open seas (MSC/Circ.860) and the Revised recommendations on harmonized interpretation and implementation of the International Convention for Safe Containers, 1972, as amended (CSC.1/Circ.138/Rev.1).
2 Refer to the Guidelines regarding the verified gross mass of a container carrying cargo (MSC.1/Circ.1475).
3 This document may be presented by means of EDP or EDI transmission techniques. The signature may be an electronic signature or may be replaced by the name, in capitals, of the person authorized to sign."

ΜΕΡΟΣ Β
(Ελληνικό Κείμενο)
ΑΠΟΦΑΣΗ MSC.380(94)
(υιοθετήθηκε την 21η Νοεμβρίου 2014)

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΣΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ, 1974, ΟΠΩΣ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΘΗΚΕ

Η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας,

ΕΝΘΥΜΟΥΜΕΝΗ το άρθρο 28(β) της Σύμβασης του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού σχετικά με τις αρμοδιότητες της Επιτροπής,

ΕΝΘΥΜΟΥΜΕΝΗ ΕΠΙΣΗΣ το άρθρο VIII(β)(vi)(2) της Διεθνούς Σύμβασης Περί Ασφάλειας της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS), 1974 ("η Σύμβαση"), σχετικά με τη διαδικασία τροποποίησης που εφαρμόζεται στο παράρτημα της Σύμβασης, εκτός από τις διατάξεις του κεφαλαίου I,

ΕΧΟΝΤΑΣ ΕΞΕΤΑΣΕΙ, στην ενενηκοστή τέταρτη Σύνοδό της, τις τροποποιήσεις της Σύμβασης, όπως προτάθηκαν και κοινοποιήθηκαν σύμφωνα με το άρθρο VIII(β)(i),

1 ΥΙΟΘΕΤΕΙ, σύμφωνα με το άρθρο VIII(β)(iv) της Σύμβασης, τις τροποποιήσεις στη σύμβαση, το κείμενο των οποίων παρατίθεται στο παράρτημα της παρούσας απόφασης

2 ΚΑΘΟΡΙΖΕΙ, σύμφωνα με το άρθρο VIII(β)(vi)(2)(ββ) της Σύμβασης, ότι οι εν λόγω τροποποιήσεις θα θεωρούνται ότι έχουν γίνει αποδεκτές την 1η Ιανουαρίου του 2016, εκτός εάν, πριν από την ημερομηνία αυτή, περισσότερες από το ένα τρίτο των συμβαλλομένων στη Σύμβαση Κυβερνήσεων ή οι Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις, των οποίων ο συνολικός εμπορικός στόλος αποτελεί όχι λιγότερο από το 50% της ολικής χωρητικότητας του παγκόσμιου εμπορικού στόλου, έχουν γνωστοποιήσει στο Γενικό Γραμματέα του Οργανισμού τις αντιρρήσεις τους για τις τροποποιήσεις

3 ΠΡΟΣΚΑΛΕΙ τις Συμβαλλόμενες στη SOLAS Κυβερνήσεις να σημειώσουν ότι, σύμφωνα με το άρθρο VIII(β)(vii)(2) της Σύμβασης, οι τροποποιήσεις θα τεθούν σε ισχύ την 1 Ιουλίου 2016 μετά την αποδοχή τους σύμφωνα με την ανωτέρω παράγραφο 2˙

4 ΑΙΤΕΙΤΑΙ από τον Γενικό Γραμματέα, για τους σκοπούς του άρθρου VIII(β)(v) της Σύμβασης, να διαβιβάσει επικυρωμένα αντίγραφα της παρούσης απόφασης, καθώς και το κείμενο των τροποποιήσεων που περιέχεται στο Παράρτημα σε όλες τις Συμβαλλόμενες στη Σύμβαση, Κυβερνήσεις και

5 ΑΙΤΕΙΤΑΙ ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ από το Γενικό Γραμματέα να διαβιβάσει αντίγραφα αυτής της απόφασης και του Παραρτήματός της στα Μέλη του Οργανισμού, τα οποία δεν είναι Συμβαλλόμενες, στη Σύμβαση, Κυβερνήσεις.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΠΕΡΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ ΕΝ ΘΑΛΑΣΣΗ (SOLAS), 1974, όπως ισχύει

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VI
ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΦΟΡΤΙΩΝ ΚΑΙ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ

Μέρος Α
Γενικές Διατάξεις

Κανονισμός 2 - Πληροφορίες φορτίου

2 Οι ακόλουθες νέες παράγραφοι 4 έως 6 προστίθενται μετά την υπάρχουσα παράγραφο 3:

"4 Στην περίπτωση φορτίου που μεταφέρεται σε εμπορευματοκιβώτιο[4], εκτός από τα εμπορευματοκιβώτια που μεταφέρονται πάνω σε αμάξωμα αυτοκινήτου ή ρυμουλκούμενα, όταν τα εν λόγω εμπορευματοκιβώτια εισέρχονται ή εξέρχονται από ένα οχηματαγωγό πλοίο (ro-ro) που εκτελεί βραχείς διεθνείς πλόες, όπως ορίζονται στον κανονισμό ΙΙΙ/3, το μεικτό βάρος του εμπορευματοκιβωτίου σύμφωνα με την παράγραφο 2.1 του παρόντος κανονισμού πρέπει να επαληθεύεται από τον φορτωτή, είτε:

.1 ζυγίζοντας το έμφορτο εμπορευματοκιβώτιο χρησιμοποιώντας διακριβωμένο και πιστοποιημένο εξοπλισμό, ή,

.2 ζυγίζοντας όλα τα πακέτα και τα αντικείμενα φορτίου, συμπεριλαμβανομένου του βάρους των παλετών, των υποστρωμάτων φορτίου και άλλου υλικού ασφάλισης που πρόκειται να φορτωθεί στο εμπορευματοκιβώτιο και προσθέτοντας το απόβαρο του εμπορευματοκιβωτίου στο άθροισμα των μεμονωμένων βαρών, χρησιμοποιώντας μια πιστοποιημένη μέθοδο εγκεκριμένη από την αρμόδια αρχή του Κράτους στο οποίο ολοκληρώθηκε η φόρτωση του εμπορευματοκιβωτίου.

5 Ο φορτωτής ενός εμπορευματοκιβωτίου θα πρέπει να εξασφαλίζει ότι το επαληθευμένο μεικτό βάρος[5] αναφέρεται στο έγγραφο φορτωτικής. Το έγγραφο φορτωτικής πρέπει:

.1 να είναι υπογεγραμμένο από ένα πρόσωπο εξουσιοδοτημένο αρμοδίως από τον φορτωτή και,

.2 να υποβάλλεται στον πλοίαρχο ή στον εκπρόσωπό του και στον εκπρόσωπο του τερματικού σταθμού, αρκετά έγκαιρα όπως απαιτείται από τον πλοίαρχο ή τον εκπρόσωπό του, για να χρησιμοποιηθεί στην προετοιμασία του σχεδίου στοιβασίας πλοίου.[6]

6 Εάν το έγγραφο φορτωτικής, που αφορά σε ένα έμφορτο εμπορευματοκιβώτιο, δεν παρέχει το επαληθευμένο μεικτό βάρος του και ο πλοίαρχος ή ο εκπρόσωπός του και ο εκπρόσωπος του τερματικού σταθμού δεν έχουν στην κατοχή τους την πληροφορία του επαληθευμένου μεικτού βάρους του έμφορτου εμπορευματοκιβωτίου, τότε αυτό δεν πρέπει να φορτώνεται στο πλοίο."

---

4 Ο όρος «εμπορευματοκιβώτιο» θα πρέπει να θεωρείται ότι έχει την ίδια έννοια όπως ορίζεται και εφαρμόζεται στη Διεθνή Σύμβαση για Ασφαλή Εμπορευματοκιβώτια (CSC), το 1972, όπως έχει τροποποιηθεί, λαμβάνοντας υπόψη τις κατευθυντήριες γραμμές για την έγκριση των υπεράκτιων εμπορευματοκιβωτίων που διακινούνται στην ανοικτή θάλασσα (MSC /Circ.860) και τις αναθεωρημένες οδηγίες για την εναρμονισμένη ερμηνεία και εφαρμογή της Διεθνούς σύμβασης για ασφαλή Εμπορευματοκιβώτια, 1972, όπως τροποποιήθηκε (CSC.1 / Circ.138 / Rev.1).

5 Αναφέρεται στις Κατευθυντήριες οδηγίες σχετικά με την επαλήθευση μεικτού βάρους ενός εμπορευματοκιβωτίου μεταφοράς φορτίου (MSC.1 /Circ.1475).

6 Το παρόν έγγραφο μπορεί να υποβληθεί με τεχνικές αποστολής EDP ή EDI. Η υπογραφή μπορεί να είναι ηλεκτρονική ή μπορεί να αντικατασταθεί από το όνομα, με κεφαλαία, του προσώπου που εξουσιοδοτείται να υπογράψει.

ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ
ΕΦΑΡΜΟΣΤΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 2
Σκοπός

Σκοπός των διατάξεων του παρόντος διατάγματος είναι η ενίσχυση της ασφάλειας των πλοίων, των εργαζομένων τόσο σε αυτά, όσο και στην ξηρά, καθώς και της ασφάλειας του φορτίου.

Άρθρο 3
Ορισμοί

Για την εφαρμογή του παρόντος διατάγματος ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

Διοίκηση: ο διοικητικός φορέας του κράτους του οποίου τη σημαία το πλοίο έχει δικαίωμα να υψώνει.

Διακριβωμένος και πιστοποιημένος εξοπλισμός: ζυγός, γεφυροπλάστιγγα, ανυψωτικό μηχάνημα ή οποιοσδήποτε άλλος εξοπλισμός, ικανός να καθορίσει το μεικτό βάρος ενός έμφορτου εμπορευματοκιβωτίου ή δεμάτων και αντικειμένων φορτίων, παλετών, υποστρωμάτων φορτίου και άλλων υλικών συσκευασίας και ασφάλισης, που πληρούν τα πρότυπα ακρίβειας και τις απαιτήσεις για τα όργανα ζύγισης, που προβλέπονται σύμφωνα με τη νομοθεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Αντικείμενα φορτίου: οποιαδήποτε αγαθά, προϊόντα, εμπορεύματα, υγρά, αέρια, στερεά και αντικείμενα κάθε είδους που μεταφέρονται σε εμπορευματοκιβώτια σύμφωνα με ένα συμφωνητικό μεταφοράς όπως ορίζεται στο ν.1757/1988 για την «Κύρωση της Διεθνούς Σύμβασης για Ασφαλή Εμπορευματοκιβώτια (CSC, 1972) και άλλες διατάξεις» (Α΄37), όπως έχει τροποποιηθεί. Ο εξοπλισμός και οι προμήθειες πλοίου σύμφωνα με τις αναθεωρημένες οδηγίες του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού για την ασφαλή μεταφορά επικίνδυνων φορτίων και των συναφών δραστηριοτήτων σε λιμενικές ζώνες (MSC.1/Circ.1216), συμπεριλαμβανομένων των ανταλλακτικών του πλοίου και των προμηθειών, που μεταφέρονται με εμπορευματοκιβώτια, δεν θεωρούνται ως φορτίο.

Εμπορευματοκιβώτιο: νοείται ως ένα είδος εξαρτήματος μεταφοράς:
(α) μόνιμης κατασκευής και επομένως αρκετά ισχυρό ώστε να είναι κατάλληλο για πολλαπλή χρήση,
(β) ειδικά σχεδιασμένο για να διευκολύνει τη μεταφορά αγαθών, με ένα ή περισσότερα μέσα μεταφοράς, χωρίς ενδιάμεση επαναφόρτωση,
(γ) σχεδιασμένο για να είναι ασφαλές ή/και για χειρισμό, έχοντας γωνιακούς εξαρτισμούς για τους σκοπούς αυτούς,
(δ) διαστάσεων τέτοιων ώστε η επιφάνεια που περικλείεται από τέσσερα εξωτερικά γωνιακά άκρα του πυθμένα τα οποία να είναι :
  (i) τουλάχιστον 14 τετραγωνικά μέτρα (m^2) (ή 150 τετραγωνικά πόδια), ή
  (ii) τουλάχιστον 7 τετραγωνικά μέτρα (m^2) (ή 75 τετραγωνικά πόδια), εφοδιασμένο με γωνιακούς ακραίους εξαρτισμούς.

Συμφωνητικό μεταφοράς: το συμφωνητικό με το οποίο μια ναυτιλιακή εταιρεία, αναλαμβάνει έναντι πληρωμής ναύλου, να μεταφέρει εμπορεύματα από ένα μέρος σε ένα άλλο. Το συμφωνητικό μπορεί να είναι σε έντυπη ή ηλεκτρονική μορφή ή να αποδεικνύεται με ένα έγγραφο, όπως θαλάσσια φορτωτική, φορτωτική, ή έγγραφο «πολύ-τροπικής» μεταφοράς.

Μεικτό βάρος: το άθροισμα του απόβαρου ενός εμπορευματοκιβωτίου και των βαρών όλων των πακέτων και των αντικειμένων φορτίου, συμπεριλαμβανομένων των παλετών, υποστρωμάτων φορτίου και άλλων υλικών συσκευασίας και υλικών ασφάλισης, τα οποία είναι φορτωμένα μέσα στο εμπορευματοκιβώτιο.

Πακέτο: ένα ή περισσότερα αντικείμενα φορτίου που είναι δεμένα μαζί, συσκευασμένα, τυλιγμένα, σε κιβώτιο ή σε δέμα για μεταφορά.

Έμφορτο εμπορευματοκιβώτιο: ένα εμπορευματοκιβώτιο, κατά τα ανωτέρω οριζόμενα, το οποίο είναι φορτωμένο (πληρωμένο ή γεμισμένο) με υγρά, αέρια, στερεά, πακέτα και αντικείμενα φορτίου, συμπεριλαμβανομένων παλετών, υποστρωμάτων φορτίου και άλλων υλικών συσκευασίας και υλικών ασφάλισης.

Υλικό συσκευασίας: κάθε υλικό που χρησιμοποιείται ή πρόκειται να χρησιμοποιηθεί με πακέτα και αντικείμενα φορτίου για την πρόληψη ζημιών, συμπεριλαμβάνοντας, χωρίς να περιορίζεται σε, κιβώτια, μπλοκ συσκευασίας, δοχεία, θήκες, κουτιά, βαρέλια και ξύλα βάσης. Εξαιρείται από τον ορισμό οποιοδήποτε υλικό στο εσωτερικό των επιμέρους σφραγισμένων πακέτων που προστατεύει τα αντικείμενα του φορτίου μέσα στη συσκευασία.

Υλικό ασφάλισης: όλα τα υποστρώματα φορτίου, έχμασης και άλλος εξοπλισμός που χρησιμοποιείται για να εμποδίσει, να στηρίξει και να ασφαλίσει συσκευασμένα αντικείμενα φορτίου σε ένα εμπορευματοκιβώτιο.

Πλοίο: κάθε σκάφος στο οποίο εφαρμόζεται το Κεφάλαιο VI της Διεθνούς Σύμβασης για την Προστασία της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα, 1974.

Φορτωτής: η νομική οντότητα ή πρόσωπο που αναφέρεται στην φορτωτική ή θαλάσσια φορτωτική ή ισοδύναμο έγγραφο πολύ-τροπικής μεταφοράς ως φορτωτής ή/και ο οποίος ή στο όνομα του οποίου ή για λογαριασμό του οποίου έχει συναφθεί το συμφωνητικό μεταφοράς με μια ναυτιλιακή εταιρεία.

Φορτωτικό έγγραφο: ένα έγγραφο που χρησιμοποιείται από τον φορτωτή για να επικοινωνήσει το επαληθευμένο μεικτό βάρος του έμφορτου εμπορευματοκιβωτίου. Το έγγραφο αυτό μπορεί να είναι μέρος των φορτωτικών οδηγιών για τη ναυτιλιακή εταιρεία ή μια ξεχωριστή ανακοίνωση, όπως για παράδειγμα μια δήλωση που εκδίδεται από έναν σταθμό ζύγισης, αναφέροντας το επαληθευμένο μεικτό βάρος του εμπορευματοκιβωτίου.

Απόβαρο: το βάρος ενός άδειου εμπορευματοκιβωτίου που δεν περιέχει πακέτα, αντικείμενα φορτίου, παλέτες, υποστρώματα φορτίου ή οποιοδήποτε άλλο υλικό συσκευασίας ή ασφάλισης.

Εκπρόσωπος τερματικού σταθμού: το πρόσωπο που ενεργεί για λογαριασμό ενός νομικού προσώπου ή του προσώπου που ασχολείται με την επιχειρηματική δραστηριότητα της διαχείρισης του προβλήτα, της στοιβασίας, της αποθήκευσης ή άλλων υπηρεσιών χειρισμού φορτίου σε σχέση με ένα πλοίο.

Επαληθευμένο μεικτό βάρος: το συνολικό μεικτό βάρος ενός έμφορτου εμπορευματοκιβωτίου, όπως αποκτάται με μία από τις μεθόδους που περιγράφονται στο άρθρο 7 του παρόντος διατάγματος.

Βαθμονόμηση ενός μετρητικού οργάνου ζύγισης: η ρύθμιση που κάνει ο χειριστής του οργάνου πριν από μία μέτρηση για να εξασφαλίσει την ορθότητα στην τιμή του μετρούμενου μεγέθους.

Διακρίβωση ενός μετρητικού οργάνου ζύγισης: ο περιοδικός λεπτομερειακός έλεγχος και βαθμονόμηση του οργάνου με τη χρήση πρότυπων οργάνων εξασφαλισμένης ορθότητας και σταθερότητας, με τον υπολογισμό του σφάλματος και της αβεβαιότητας του μετρητικού οργάνου.

Πιστοποιημένος εξοπλισμός: ο εξοπλισμός, ο οποίος πληροί τις διατάξεις του Άρθρου 9 του παρόντος διατάγματος.

Άρθρο 4
Πεδίο εφαρμογής

Οι διατάξεις του παρόντος διατάγματος εφαρμόζονται σε όλα τα εμπορευματοκιβώτια όπως προβλέπονται στη Διεθνή Σύμβαση για Ασφαλή Εμπορευματοκιβώτια (CSC, 1972), όπως κυρώθηκε με το ν.1757/1988 (Α΄37) και ισχύει, τα οποία πρόκειται να φορτωθούν σε πλοίο που υπόκειται στις διατάξεις του Κεφαλαίου VI της Διεθνούς Σύμβασης για την Προστασία της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα, 1974.

Άρθρο 5
Εξαιρέσεις

Από τις διατάξεις του παρόντος εξαιρούνται:

1. τα εμπορευματοκιβώτια που μεταφέρονται πάνω σε αμάξωμα αυτοκινήτου ή ρυμουλκούμενου, όταν τα εν λόγω εμπορευματοκιβώτια εισέρχονται ή εξέρχονται από ένα οχηματαγωγό πλοίο (ro-ro) που εκτελεί βραχείς διεθνείς πλόες, όπως αυτοί ορίζονται στον Κανονισμό III/3 της Διεθνούς Σύμβασης για την Προστασία της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα, 1974,

2. τα εμπορευματοκιβώτια στα οποία δεν εφαρμόζεται η Διεθνής Σύμβαση για Ασφαλή Εμπορευματοκιβώτια (CSC, 1972), όπως κυρώθηκε με το ν.1757/1988 και ισχύει,

3. τα αντικείμενα φορτίου που προσφέρονται από το φορτωτή προς τον πλοίαρχο για φόρτωση σε ένα εμπορευματοκιβώτιο που ήδη βρίσκεται επί του πλοίου.

Άρθρο 6
Βασικές αρχές

1. Η ευθύνη για τον προσδιορισμό και την τεκμηρίωση του επαληθευμένου μεικτού βάρους ενός έμφορτου εμπορευματοκιβωτίου βαρύνει το φορτωτή.

2. Ο φορτωτής ή ο εξουσιοδοτημένος εκπρόσωπός του πρέπει να παρέχει στον πλοίαρχο ή στον αντιπρόσωπό του, καθώς και στον εκπρόσωπο του τερματικού σταθμού, το επαληθευμένο μεικτό βάρος ενός έμφορτου εμπορευματοκιβωτίου, σε εύλογο χρονικό διάστημα πριν από τη φόρτωσή του στο πλοίο, ώστε να χρησιμοποιηθεί για την προετοιμασία και την υλοποίηση του σχεδίου στοιβασίας του πλοίου.

3. Ένα έμφορτο εμπορευματοκιβώτιο, με πακέτα και αντικείμενα φορτίου, δεν πρέπει να φορτώνεται σε πλοίο για το οποίο ισχύουν οι κανονισμοί της Διεθνούς Σύμβασης για την Προστασία της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα, 1974, εκτός εάν ο πλοίαρχος ή ο αντιπρόσωπός του και ο εκπρόσωπος του τερματικού σταθμού έχουν στην κατοχή τους την πληροφορία του επαληθευμένου μεικτού βάρους, πριν από τη φόρτωση του πλοίου.

Άρθρο 7
Μέθοδοι προσδιορισμού επαληθευμένου
μεικτού βάρους εμπορευματοκιβωτίων

1. Με το παρόν διάταγμα ορίζονται δύο μέθοδοι με τις οποίες ο φορτωτής δύναται να προσδιορίσει το επαληθευμένο μεικτό βάρος ενός έμφορτου εμπορευματοκιβωτίου, ως εξής:

1.1. Μέθοδος 1. Ο φορτωτής ή κατόπιν συμφωνίας ένας τρίτος, μπορεί να ζυγίσει το έμφορτο εμπορευματοκιβώτιο με την ολοκλήρωση της φόρτωσης και σφράγισής του.

1.2 Μέθοδος 2. Ο φορτωτής, ή κατόπιν συμφωνίας ένας τρίτος, μπορεί να ζυγίσει όλα τα πακέτα και τα αντικείμενα του φορτίου, συμπεριλαμβανομένων των παλετών, των υποστρωμάτων φορτίου και άλλου υλικού συσκευασίας και ασφάλισης που πρόκειται να συσκευαστούν στο εμπορευματοκιβώτιο και να προσθέσει στο άθροισμα των μεμονωμένων βαρών, το απόβαρο του εμπορευματοκιβωτίου, χρησιμοποιώντας τη διαδικασία που περιγράφεται στα παρακάτω βήματα:

α) Βήμα 1 - Προσδιορισμός του επαληθευμένου βάρους των αντικειμένων φορτίου

Το συνολικό επαληθευμένο βάρος των αντικειμένων φορτίου που πρόκειται να μεταφερθούν προσδιορίζεται αθροίζοντας το βάρος κάθε επιμέρους αντικειμένου.
Σε περίπτωση φορτίων χύδην, το βάρος μπορεί να προσδιοριστεί κατά τη διαδικασία παραγωγής, είτε με μετρήσεις με διακριβωμένο εξοπλισμό πλήρωσης, είτε με ζύγιση του προϊόντος.

β) Βήμα 2 - Προσδιορισμός του επαληθευμένου βάρους του υλικού συσκευασίας και των παλετών
Το βάρος του υλικού συσκευασίας και των παλετών προσδιορίζεται είτε με χρήση πληροφοριών από τον κατασκευαστή, είτε με χρήση πληροφοριών από τον φορτωτή και την εταιρεία μεταφοράς, είτε βάσει του οικείου συστήματος διαχείρισης ποιότητας ή ισοδύναμο αυτού.
Μεμονωμένες, αυθεντικά σφραγισμένες συσκευασίες, στις επιφάνειες των οποίων υπάρχει σαφής και μόνιμη σήμανση με το ακριβές βάρος τους, συμπεριλαμβανομένων των υλικών συσκευασίας και των ψυκτικών μέσων που ενδεχομένως περιέχονται σε αυτές, όπως υλικά συσκευασίας και ψυκτικά μέσα στα πακέτα, δε χρειάζεται να ζυγίζονται ξανά όταν φορτώνονται μέσα στο εμπορευματοκιβώτιο.

γ) Βήμα 3 - Προσδιορισμός του επαληθευμένου βάρους του υλικού ασφάλισης
Το βάρος του υλικού ασφάλισης προσδιορίζεται είτε με χρήση πληροφοριών από τον κατασκευαστή, είτε με χρήση πληροφοριών από τον φορτωτή ή/και την εταιρεία μεταφοράς, είτε με τη χρήση στοιχείων για το βάρος που προσδιορίζεται βάσει του οικείου συστήματος διαχείρισης ποιότητας ή ισοδύναμο αυτού. Σε κάθε περίπτωση, αποτελεί ευθύνη του φορτωτή η αξιολόγηση της εγκυρότητας των στοιχείων αυτών.

δ) Βήμα 4 - Προσδιορισμός του απόβαρου του εμπορευματοκιβωτίου
Ο φορτωτής πρέπει να χρησιμοποιεί το απόβαρο που αναγράφεται στο εμπορευματοκιβώτιο σύμφωνα με το πρότυπο ISO6346.

ε) Βήμα 5 - Προσδιορισμός του επαληθευμένου μεικτού βάρος του εμπορευματοκιβωτίου
Το βάρος των επιμέρους φορτίων που προσδιορίζονται με τα ανωτέρω βήματα 1 - 4, στη συνέχεια προστίθενται προκειμένου να προσδιοριστεί το επαληθευμένο μεικτό βάρος του εμπορευματοκιβωτίου.

στ) Βήμα 6 – Παροχή επαληθευμένου μεικτού βάρους του εμπορευματοκιβωτίου
Μετά τον προσδιορισμό του επαληθευμένου μεικτού βάρους του εμπορευματοκιβωτίου, ο φορτωτής πρέπει να εξασφαλίσει ότι αυτό παρέχεται αρκετά πριν από τη φόρτωση του πλοίου όπως ορίζεται στο άρθρο 1 του παρόντος διατάγματος.

2. Οποιοσδήποτε τρίτος, που έχει εκτελέσει μερικώς ή ολικώς τη φόρτωση του εμπορευματοκιβωτίου, θα πρέπει να ενημερώνει το φορτωτή για το βάρος των αντικείμενων φορτίου και του υλικού συσκευασίας και ασφάλισης που έχει φορτώσει στο εμπορευματοκιβώτιο, προκειμένου να διευκολύνει την επαλήθευση του μεικτού βάρους του έμφορτου εμπορευματοκιβωτίου από τον φορτωτή με τη μέθοδο αυτή.

3. Όταν ένα εμπορευματοκιβώτιο φορτώνεται από διαφορετικά μέρη ή περιέχει φορτίο από διαφορετικά μέρη, ο φορτωτής ή οι φορτωτές έχουν την ευθύνη για τη λήψη και την τεκμηρίωση του επαληθευμένου μεικτού βάρους του έμφορτου εμπορευματοκιβωτίου. Στην περίπτωση αυτή, εάν ο φορτωτής ή οι φορτωτές επιλέξουν τη Μέθοδο 2 για να προσδιορίσουν το επαληθευμένο μεικτό βάρος, υπόκεινται σε όλους τους όρους του παρόντος άρθρου καθώς και στους όρους του άρθρου 8.

Άρθρο 8
Μέγιστες Επιτρεπόμενες Αποκλίσεις

Η μέγιστη επιτρεπόμενη απόκλιση από το επαληθευμένο μεικτό βάρος εμπορευματοκιβωτίου δεν πρέπει σε κάθε περίπτωση να υπερβαίνει:
(α) τα 500 χιλιόγραμμα (500 kg) για εμπορευματοκιβώτια μεικτού βάρους έως και 20 τόνων και,
(β) το 2,5% του μεικτού βάρους για εμπορευματοκιβώτια άνω των 20 τόνων.

Άρθρο 9
Εξοπλισμός Ζύγισης

1. Τα όργανα ζύγισης που θα χρησιμοποιηθούν για τον υπολογισμό του βάρους των εμπορευματοκιβωτίων, μπορεί να είναι δύο τύπων:

α) Μη αυτόματα όργανα ζύγισης, για τα οποία απαιτείται παρέμβαση χειριστή κατά την εκτέλεση της ζύγισης, ή

β) Αυτόματα όργανα ζύγισης, για τα οποία δεν απαιτείται η παρέμβαση χειριστή κατά την εκτέλεση της ζύγισης, αλλά ακολουθείται ένα προκαθορισμένο πρόγραμμα αυτόματων διαδικασιών ζύγισης, χαρακτηριστικό του εκάστοτε οργάνου.

2. Τα μη αυτόματα όργανα ζύγισης, τα οποία έχουν εγκριθεί μετά το 1992, πρέπει να ανήκουν στην κατηγορία ακριβείας ΙΙΙΙ ή καλύτερη αυτής και να πληρούν τις απαιτήσεις της κοινής απόφασης ΔΠΠ 1417/2016 του Υπουργού και της Υφυπουργού Οικονομίας, Ανάπτυξης και Τουρισμού, «Ενσωμάτωση στο εθνικό δίκαιο της Οδηγίας 2014/31/ΕΕ σχετικά με τα ‘Μη αυτόματα όργανα ζύγισης’» (Β΄1230).

3. Τα αυτόματα όργανα ζύγισης, πρέπει να ανήκουν στην κατηγορία ακριβείας Υ(b) ή καλύτερη αυτής και να πληρούν τις απαιτήσεις της κοινής απόφασης ΔΠΠ 1418/2016 του Υπουργού και της Υφυπουργού Οικονομίας, Ανάπτυξης και Τουρισμού «Ενσωμάτωση στο εθνικό δίκαιο της Οδηγίας 2014/32/ΕΕ σχετικά με τα ‘ Όργανα μέτρησης’ και της Οδηγίας 2015/13/ΕΕ σχετικά με το πεδίο τιμών παροχής υδρομέτρων» (Β΄1231).

4. Τα όργανα των παρ. 2 και 3 πρέπει να έχουν αξιολογηθεί από Κοινοποιημένο Οργανισμό ως προς τη συμμόρφωσή τους με τις παραπάνω αποφάσεις και να διαθέτουν:

α) Τα μη αυτόματα όργανα ζύγισης:

αα) Πιστοποιητικό Εξέτασης Τύπου ΕΕ και Απόφαση ως προς το σύστημα Ποιότητας που εφαρμόζει ο κατασκευαστής (Ενότητα Β+Δ ή αλλιώς Module B+D), ή,

αβ) Πιστοποιητικό Εξέτασης Τύπου ΕΕ και Πιστοποιητικό Συμμόρφωσης κατόπιν επαλήθευσης (Ενότητες Β + ΣΤ ή αλλιώς Module B+F), ή,

αγ) Πιστοποιητικό Συμμόρφωσης με βάση την επαλήθευση ανά μονάδα (Ενότητα Ζ ή αλλιώς Module G).

β) Τα αυτόματα όργανα ζύγισης:

βα) Πιστοποιητικό Εξέτασης Τύπου ΕΕ και Απόφαση ως προς το σύστημα Ποιότητας που εφαρμόζει ο κατασκευαστής (Ενότητα Β+Δ ή αλλιώς Module B+D), ή,

ββ) Πιστοποιητικό Εξέτασης Τύπου ΕΕ και Πιστοποιητικό Συμμόρφωσης κατόπιν επαλήθευσης (Ενότητες Β + ΣΤ ή αλλιώς Module B+F), ή,

βγ) Πιστοποιητικό Συμμόρφωσης με βάση την επαλήθευση ανά μονάδα (Ενότητα Ζ ή αλλιώς Module G), ή,

βδ) Πιστοποιητικό Συμμόρφωσης με βάση την πλήρη διασφάλιση ποιότητας και την εξέταση του σχεδιασμού (Ενότητα Η1 ή αλλιώς Module H1).

5. Τα όργανα των παρ.2 και 3 πρέπει να φέρουν τη σήμανση συμμόρφωσης CE και τη συμπληρωματική μετρολογική σήμανση και να συνοδεύονται από Δήλωση Συμμόρφωσης ΕΚ του κατασκευαστή (EC Declaration of Conformity), ως προς όλες τις Οδηγίες ή/και Πρότυπα με τα οποία συμμορφώνονται τα όργανα.

6. Τα μη αυτόματα όργανα ζύγισης, τα οποία έχουν εγκριθεί πριν το 1992, αρκεί να έχουν εθνική έγκριση η οποία χορηγήθηκε από τη Διεύθυνση Μετρολογίας του τέως Υπουργείου Εμπορίου και να λειτουργούν εντός των μέγιστων επιτρεπόμενων ορίων σφάλματος.

7. Απαραίτητη προϋπόθεση για τα ως άνω όργανα είναι να έχουν διακριβωθεί από εργαστήρια διαπιστευμένα κατά ISO 17025 ή από εθνικά εργαστήρια μετρολογίας, τα οποία και εκδίδουν τα σχετικά Πιστοποιητικά Διακρίβωσης. Τα όργανα ζύγισης επαναδιακριβώνονται σε τακτά χρονικά διαστήματα με συχνότητα που καθορίζεται από το σύστημα ποιότητας που ακολουθεί η εταιρεία που έχει στην κατοχή της

ή/και εκμεταλλεύεται τα ως άνω όργανα. Σε κάθε περίπτωση, τα ως άνω διαστήματα δεν θα πρέπει να υπερβαίνουν τα δύο (2) έτη.

8. Στο χώρο εγκατάστασης του ζυγιστικού οργάνου, με ευθύνη του κατόχου ή του χειριστή ή αμφοτέρων θα πρέπει να διατηρείται φάκελος, που να περιλαμβάνει τα πιστοποιητικά του οργάνου, τα αποδεικτικά των διαδικασιών συντήρησης, τα πιστοποιητικά διακρίβωσης και τα αποτελέσματα των δοκιμών.

Άρθρο 10
Τεκμηρίωση Επαληθευμένου Μεικτού Βάρους

1. Η τεκμηρίωση του επαληθευμένου μεικτού βάρους εμπορευματοκιβωτίων μπορεί να γίνεται είτε εγγράφως, είτε ηλεκτρονικά.

2. Σε κάθε περίπτωση, πρέπει να τεκμηριώνεται με σαφήνεια ότι το διατιθέμενο μεικτό βάρος είναι το επαληθευμένο μεικτό βάρος.

3. Ανεξαρτήτως του τρόπου τεκμηρίωσης, η δήλωση του επαληθευμένου μεικτού βάρους του έμφορτου εμπορευματοκιβωτίου πρέπει να υπογράφεται από τον φορτωτή ή από πρόσωπο αρμοδίως εξουσιοδοτημένο από τον φορτωτή. Η υπογραφή μπορεί να είναι είτε έγγραφη, είτε ηλεκτρονική.

4. Προκειμένου να διασφαλίζεται η ιχνηλασιμότητα της ζύγισης κάθε φορτίου, τα ελάχιστα στοιχεία τα οποία θα πρέπει να περιλαμβάνονται στην τεκμηρίωση είναι τα ακόλουθα:

α) τα στοιχεία του κατόχου - εκμεταλλευτή του ζυγιστικού οργάνου,

β) τον τόπο και την έδρα της εγκατάστασης του ζυγιστικού οργάνου,

γ) τον τύπο, το μοντέλο και τον αριθμό σειράς του ζυγιστικού οργάνου,

δ) την ημερομηνία και την ώρα της ζύγισης,

ε) τον αριθμό Πιστοποιητικού Αξιολόγησης ΕΚ ή ΕΕ ή τον αριθμό Έγκρισης Πρωτοτύπου ΕΚ ή ΕΕ ή τον αριθμό της εθνικής έγκρισης του ζυγιστικού οργάνου,

στ) τον αριθμό Πιστοποιητικού Διακρίβωσης, την ημερομηνία διακρίβωσης και την επωνυμία του εργαστηρίου που διενήργησε τη διακρίβωση.

5. Σε περίπτωση που δεν τεκμηριώνεται η ιχνηλασιμότητα της ζύγισης κάθε φορτίου σύμφωνα με την παρ.4 του παρόντος άρθρου, πρέπει να διενεργείται εκ νέου ζύγιση με χρήση ζυγιστικού εξοπλισμού που θα πληροί τις προϋποθέσεις του άρθρου 9.

Άρθρο 11
Συνδυασμένες μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων

1. Ο Πλοίαρχος του πλοίου ή ο αντιπρόσωπός του, ο οποίος παραδίδει εμπορευματοκιβώτιο, πρέπει να ενημερώσει την τερματική εγκατάσταση του λιμένα μεταφόρτωσης για το επαληθευμένο μεικτό βάρος κάθε παραδοτέου έμφορτου εμπορευματοκιβωτίου, όπως το επαληθευμένο μεικτό βάρος δηλώθηκε και παραδόθηκε στον πλοίαρχο στον λιμένα φόρτωσης.

2. Το επαληθευμένο μεικτό βάρος ενός έμφορτου εμπορευματοκιβωτίου θα πρέπει να παρέχεται από την τερματική εγκατάσταση λιμένα στον πλοίαρχο του πλοίου στο οποίο θα μεταφορτωθεί το εμπορευματοκιβώτιο.

Άρθρο 12
Αμφισβήτηση μεικτού βάρους

Στην περίπτωση οποιασδήποτε αμφισβήτησης μεταξύ του επαληθευμένου μεικτού βάρους ενός έμφορτου εμπορευματοκιβωτίου, όπως αυτό προκύπτει πριν την παράδοσή του στην τερματική εγκατάσταση λιμένα και του επαληθευμένου μεικτού βάρους του, το οποίο προκύπτει από τα όργανα ζύγισης της λιμενικής

εγκατάστασης, χρησιμοποιείται το τελευταίο επαληθευμένο μεικτό βάρος που προσδιορίζεται στην τερματική εγκατάσταση λιμένα.

Άρθρο 13
Υπέρβαρα εμπορευματοκιβώτια

Ένα εμπορευματοκιβώτιο δεν πρέπει να φορτώνεται περισσότερο από το μέγιστο μεικτό βάρος όπως αυτό αναγράφεται στην Πινακίδα Έγκρισης Ασφαλείας του, σύμφωνα με τη Διεθνή Σύμβαση για Ασφαλή Εμπορευματοκιβώτια (CSC, 1972), όπως κυρώθηκε με το ν.1757/1988 και ισχύει.

Άρθρο 14
Κυρώσεις

Σε περίπτωση παράβασης των διατάξεων του παρόντος διατάγματος επιβάλλονται οι ακόλουθες κυρώσεις:
α. Στους φορτωτές, στους φορείς διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένων καθώς και στους πλοιάρχους, επιβάλλονται οι κυρώσεις του άρθρου 45 του ν.δ 187/73 (Α΄261), όπως εκάστοτε ισχύει.

β. Στους κατασκευαστές, εισαγωγείς, κατόχους-χρήστες ζυγιστικών οργάνων, επιβάλλονται οι κυρώσεις των άρθρων 102 και 103 της απόφασης Α2-718/28.07.2014 του Υφυπουργού Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας «Κωδικοποίηση Κανόνων Διακίνησης και Εμπορίας Προϊόντων και Παροχής Υπηρεσιών (Κανόνες ΔΙ.Ε.Π.Π.Υ.)» (ΦΕΚ Β' 2090), όπως εκάστοτε ισχύει.

Άρθρο 15
Έναρξη ισχύος

Η ισχύς του παρόντος αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Στους Υπουργούς Οικονομίας, Ανάπτυξης και Τουρισμού και Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής αναθέτουμε τη δημοσίευση και εκτέλεση του παρόντος διατάγματος.

Αθήνα, 27 Ιουλίου 2016

Ο Πρόεδρος της Δημοκρατίας
ΠΡΟΚΟΠΙΟΣ Β. ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ

Οι Υπουργοί

Υφυπουργός Οικονομίας, Ανάπτυξης και Τουρισμού
ΘΕΟΔΩΡΑ ΤΖΑΚΡΗ

Εξωτερικών
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΤΖΙΑΣ

Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ

ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ
Καποδιστρίου 34, Τ.Κ. 104 32, Αθήνα
Τηλ. Κέντρο 210 5279000
Κείμενα προς δημοσίευση: webmaster.et@et.gr
01001400308160012